

**Mémoire présenté au bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant
le**

Projet de construction d'un tramway à Québec

Par le Chantier mobilité Sainte-Foy

Québec

30 juillet 2020

1. Mise en contexte

Le Chantier mobilité Sainte-Foy est un comité formé de citoyens et d'un organisme communautaire préoccupé par la mobilité des personnes en situation de défavorisation et à risque d'exclusion sociale. Depuis 2011, il s'intéresse à l'accessibilité au transport en commun particulièrement chez les personnes à faible revenu. En 2015, nous avons réalisé l'enquête conscientisante « Mobilité et exclusion sociale dans Sainte-Foy » au cours de laquelle nous avons rencontré 45 personnes utilisatrices des organismes communautaires dans le secteur de Sainte-Foy. Les objectifs de l'enquête étaient :

- Susciter l'intérêt pour les questions de mobilités chez les personnes susceptibles d'exclusion et engager un dialogue à ce propos;
- Recueillir de l'information sur les déplacements et la mobilité des personnes susceptibles d'exclusion;
- Solliciter des pistes de solutions spécifiques aux groupes rencontrés.

À la lumière des résultats de cette enquête, nous avons formulé des recommandations dont deux sont directement liées au projet de tramway de la ville de Québec :

- I. Améliorer l'accessibilité en transport en commun aux destinations suivantes:
 - a. Loisirs
 - b. Garderie
 - c. Épiceries
 - d. Services médicaux
 - e. Emploi (parc industriel, méga centres commerciaux périphériques)
- II. Améliorer la sécurité des déplacements à la marche et en bicyclette considérant que ces modes de transport sont complémentaires à l'utilisation du transport en commun.

Ainsi, ce mémoire a pour objectif de transmettre au bureau d'audience publique en environnement les préoccupations du Chantier Mobilité Sainte-Foy en lien avec le **projet de transport structurant** présenté par la ville de Québec qui découlent de ces deux objectifs, des préoccupations en lien avec les personnes susceptibles d'exclusion dans Sainte-Foy ainsi que des préoccupations relatives au secteur de Sainte-Foy de manière plus générale.

2. La construction d'un tramway à Québec, un projet favorable aux personnes susceptibles d'exclusion.

Le Chantier mobilité Sainte-Foy est enthousiaste à l'idée de voir se déployer un réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec. Nous croyons que ce projet peut avoir des impacts positifs sur la qualité de vie de la population de la Ville de Québec ainsi que sur les personnes en situation de pauvreté. Ces dernières sont nombreuses à profiter du transport en commun et des transports actifs pour se déplacer sur le territoire.

2.1. Bénéfices du transport en commun sur la santé

La démonstration n'est plus à faire : l'activité physique apporte des bienfaits au niveau de la santé physique et mentale de ceux qui la pratiquent régulièrement. D'autre part, les utilisateurs-trices du transport en commun sont plus susceptibles d'utiliser les transports actifs[1, 2]. On peut donc penser que ceux-ci en retireront des bénéfices pour leur santé.

Le transport en commun favorable à l'activité physique

L'utilisation du transport collectif (autobus, métro et train) contribue à l'augmentation du transport actif puisque, bien souvent, on se déplace à pied ou à vélo pour se rendre à l'arrêt d'autobus. La pratique régulière d'activité physique contribue entre autres à augmenter l'espérance de vie en bonne santé [3].

En plus de lutter contre la congestion routière, le transport en commun améliore la santé de la population. Les gens qui prennent le transport en commun marchent plus que ceux qui prennent leur auto car ils doivent se déplacer à pied ou en vélo pour se rendre à l'arrêt du transport en commun et en revenir. Les usagers du transport en commun sont quatre fois plus susceptibles de marcher les 10 000 pas/jour recommandés que les automobilistes. [4]

2.2. Outil de lutte à la pauvreté et à exclusion sociale

Les personnes en situation de pauvreté sont plus à risque d'exclusion sociale. Cependant, le transport en commun leur permet d'avoir accès aux biens et services essentiels, et aussi de participer à la vie économique et sociale. L'utilisation du transport en commun plutôt que l'achat d'une voiture peut être une manière d'économiser. Notons cependant qu'il est important que les coûts du transport en commun demeurent abordables.

3. Questions et recommandations face au projet:

3.1. Mitigation des effets de la construction et de l'exploitation sur les usagers vulnérables.

Sur le site du projet de réseau structurant de transport en commun, une série de mesures sont décrites pour limiter les impacts et maintenir les services et la fluidité de la circulation pour la population. On y mentionne : « *un plan détaillé assurera la circulation sécuritaire des piétons, des cyclistes, du transport en commun et des automobilistes durant les travaux* [5]. » Cependant, ces mesures nous semblent s'appliquer davantage aux automobilistes. Aucune mention n'est faite des besoins et réalité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun dans ce qui est énoncé.

Considérant que le secteur de Sainte-Foy n'est pas particulièrement propice à la marche et au vélo, si on le compare au centre-ville de Québec (voir Figure 1). Et que les barrières à la mobilité active y sont importantes (longues distances à parcourir, traversées d'autoroute, circulation dense à l'approche des ponts, voies de circulations larges, ...).

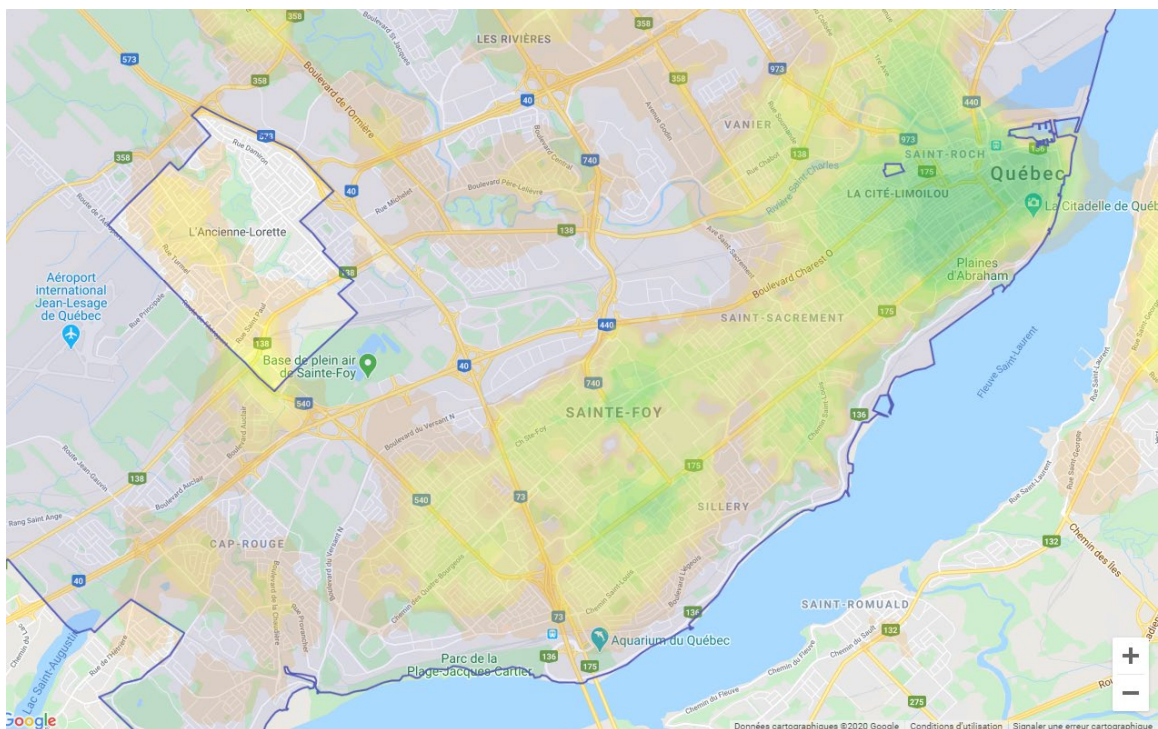


Figure 1 Marchabilité dans la Ville de Québec. <https://www.walkscore.com/CA-QC/Qu%C3%A9bec>

Considérant que les personnes en situation de pauvreté sont plus susceptibles de ne pas posséder de voiture, et d'utiliser des modes de transport actif. À ce sujet, dans le cadre sur la mobilité des personnes susceptibles d'exclusion, rapporte que la majorité de nos répondants (55%) ne possédaient pas de voiture[6].

Considérant les travaux préliminaires à l'implantation du réseau structurant actuellement en cours sur le boulevard Hochelaga (Figure 2) qui rendent déjà très difficiles les déplacements des piétons et des cyclistes.



Figure 2 Travaux préliminaires au réseau de transport structurant sur le boulevard Hochelaga. Trottoir et piste cyclable barrées sur le boulevard Hochelaga. 9 juin 2020

Il semble impératif de mettre en place des mesures de mitigation des travaux qui favorisent les usagers les plus vulnérables de la route et ce, par un souci d'équité. Des aménagements tels que suggérés par « Vermont Bicycle and Pedestrian Work Zone Traffic Control Guide » [7] pourraient être utilisés.

Le Chantier mobilité Sainte-Foy se questionne aussi à savoir comment la ville entend-elle faciliter l'exercice du transport actif une fois la mise en service du tramway et plus particulièrement dans le secteur Sainte-Foy.

3.2. Connectivité avec le réseau local

Dans son annonce du 26 juin, la ville parle d'une meilleure connectivité régionale. Mais qu'en est-il de la connectivité locale? Le tramway circulera dans l'axe est-ouest de Sainte-Foy tout comme les parcours 800, 801 et 807. Est-il prévu une amélioration de la desserte nord-sud dans le secteur qui pourrait amener les usagers de divers points du territoire vers le tramway.

La Colline de Québec, aussi appelé plateau Québec-Sainte-Foy, possède des caractéristiques particulières dans le secteur de Sainte-Foy, le plateau y est au moins deux fois plus large qu’au centre-ville et on y trouve un sommet à proximité du marché public. Des liens nord-sud sont donc indispensables pour couvrir les plus longues distances nécessaires pour rejoindre le réseau structurant et pour pallier au relief plus accidenté qui rendent le transport actif difficile.

Aussi, une carte de l’indice de défavorisation dans Sainte-Foy (Annexe 1) montre que plusieurs secteurs à proximité du boulevard Versant-Nord et du chemin Saint-Louis présentent une défavorisation matérielle ou sociale élevée. Une bonification des parcours locaux nord-sud permettrait d’améliorer l’offre en transport à ceux qui n’ont pas accès à des modes alternatifs [8]. Ces parcours augmenteraient la capacité des personnes vulnérables à répondre à l’ensemble de leur besoins fondamentaux incluant les loisirs, services de garde, épiceries, services médicaux et emplois, tel que rapporté par les répondants de notre enquête.

Mobilité et défavorisation, ce qu’on en dit

Dans nos sociétés contemporaines, être mobile s’avère essentiel à l’intégration sociale et économique de tout individu. Un système de transport collectif bien organisé permet aux gens de se déplacer de manière efficace sans nécessairement avoir besoin d’une voiture. Ça fait économiser beaucoup d’argent aux gens et ça leur permet d’atteindre un niveau de vie digne plus facilement [9].

La mobilité est la première condition d’accès aux services, aux biens de consommation, à l’éducation, à l’emploi, à la culture, à la santé et aux espaces de loisirs. Une desserte efficace des quartiers les plus pauvres et les plus enclavés permet donc à leurs populations d’avoir accès à tous les services [10].

3.3. Pôle d'échange de Sainte-Foy

Le pôle d’échanges est situé à l’entrée de la ville dans le quadrilatère formé par l’avenue Lavigerie, la route de l’Église, le boulevard Laurier et le boulevard Hochelaga. Actuellement, cet endroit est peu accueillant, en majorité composée de cases de stationnement. Outre la plantation d’arbres présents sur les croquis, comment la Ville de Québec s’assurera que le pôle d’échange de Sainte-Foy soit un lieu de qualité qui contribue à améliorer le quartier pour les gens qui le fréquentent, y vivent, y travaillent ou étudient à proximité.

Quelques éléments seraient à considérer pour utiliser la construction du pôle d’échange comme exercice de requalification efficace du secteur :

- Améliorer la connectivité entre le boulevard Hochelaga et le boulevard Laurier pour les piétons;

- Augmenter le nombre de traversées piétonnes du boulevard Hochelaga et sécuriser celles (formelles ou non) qui sont actuellement utilisées;
- Donner un caractère fort et attractif au lieu qui sera certainement fréquenté, traversé, utilisé par les étudiants du campus de Rochebelle qui sont appelés à devenir les futurs utilisateurs du transport collectif à Québec;
- Ajouter quelques commerces de proximité pour que les utilisateurs du pôle d'échange puissent en bénéficier durant le temps d'attente de leur transfert.
- Limitation des effets d'îlots de chaleur.
- Accès à des toilettes publiques.

3.4. Gentrification autour des stations

On a pu observer qu'un peu partout où la ville se refait une beauté, le phénomène de gentrification se produit. Actuellement, alors que la mise en service du tramway est prévue dans encore plusieurs années, on constate que de nombreuses tours de condominium ont été construites aux abords des stations prévues.

Avec la venue du tramway et de ses stations, le Chantier mobilité Sainte-Foy s'inquiète de voir disparaître la mixité sociale qui était présente dans le secteur. Ainsi, nous proposons que la Ville de Québec énonce clairement une stratégie ambitieuse d'inclusion de logements sociaux dans le développement résidentiel prévu autour des futures stations de tramway, et ce en lien avec la Vision de l'habitation actuellement en développement. [11, 12]

Le processus de gentrification

Le processus de gentrification est caractérisé selon Clerval, Chabot et Van Crieckingen «par le déplacement de groupes sociaux dominés au profit d'une (ré)appropriation de l'espace par des groupes occupant des positions sociales dominantes» n'est pas une fatalité. Le politique peut intervenir, entre autres par l'adoption de règles de protection du parc locatif, par la mise en place de mesures de contrôle des loyers et par l'augmentation du nombre de logements sociaux [13].

La gentrification, pas seulement un phénomène du centre-ville

Partout dans la ville, un constat: l'écart persistant entre les riches et les moins nantis. «Le principe est simple: les riches s'installent où ils veulent, les pauvres où ils peuvent. L'exemple le plus marquant est celui du plateau Sainte-Foy. On y trouve un clivage socioéconomique énorme entre ceux qui habitent le long de l'autoroute Maurice-Duplessis et ceux qui vivent au centre du secteur. Les logements denses entourés de

stationnements et dénués de verdure servent d'écran à des maisons unifamiliales dans un quartier verdoyant.[14]»

3.5. Tarification sociale

Si l'accessibilité, la mobilité et la qualité du cadre urbain sont importantes pour les personnes susceptibles d'exclusion, il est aussi primordial que le transport collectif soit abordable. Nous saluons d'ailleurs le gel des tarifs du RTC pour l'année 2020-21.

Le chantier mobilité appuie la mise en place d'une tarification sociale du transport en commun pour diminuer le fardeau économique associé aux déplacements, particulièrement pour les jeunes familles et les personnes n'ayant pas accès à une tarification modulée. Et ce dans le contexte particulier du projet de tramway de la Ville de Québec qui sera certainement une formidable opportunité pour accéder à des biens et des services essentiels.

4. En résumé

Le Chantier mobilité Sainte-Foy réitère son appui au projet du réseau de transport structurant.

Nous pensons qu'il peut améliorer l'état de santé des utilisateurs-trices en jumelage au transport actif. Il peut également faciliter la participation sociale et économique des personnes en situation de pauvreté dans la mesure où la tarification demeure abordable.

Nous souhaitons que soient pris en compte les besoins et la sécurité des piétons, cyclistes et utilisateurs-trices du transport en commun dans la réalisation des travaux.

Nous croyons qu'il faudrait améliorer la desserte nord/sud pour optimiser la mise en place du réseau de transport structurant dans Sainte-Foy. Sans cela, il passera à côté de son objectif de rehausser la qualité de vie des citoyens de ce secteur de la ville.

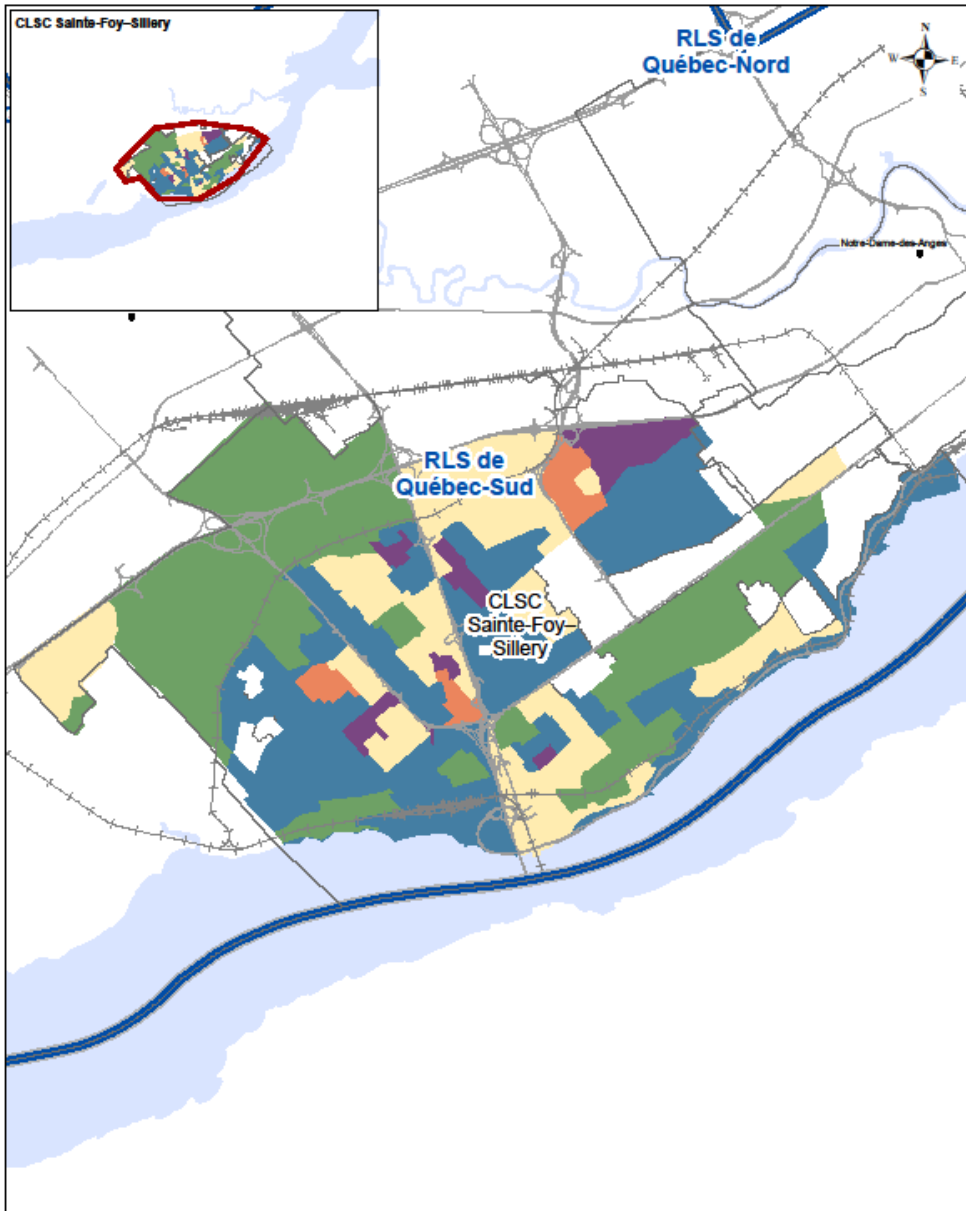
Pour le pôle d'échange et autour des stations, nous privilégions un développement et un aménagement qui tiennent compte des citoyens qui habitent à proximité et chercher à en améliorer les conditions de vie.

Nous appuyons la mise en place d'une tarification sociale pour assurer l'accessibilité au projet de tramway aux personnes susceptibles d'exclusion sociale.

Références

1. Besser, L.M. and A.L. Dannenberg, *Walking to public transit: steps to help meet physical activity recommendations*. American journal of preventive medicine, 2005. **29**(4): p. 273-280.
2. Julie Bickerstaff, M.L., *Transport, santé et inégalité sociales de santé*, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Editor. 2018: Longueuil.
3. Santé Montréal. *Transport actif*. 2020; Available from: <https://santemontreal.qc.ca/population/conseils-et-prevention/transport-actif/>.
4. Médecins et chercheurs de la région de Québec. *Le transport en commun, c'est bon pour la santé!* 2019; Available from: <https://www.journaldequebec.com/2019/04/14/le-transport-en-commun-cest-bon-pour-la-sante>.
5. Réseau structurant de transport en commun. *Les travaux*. 2020; Available from: <https://www.reseaustructurant.info/travaux/index.aspx>.
6. Chantier Mobilité Sainte-Foy, *Mobilité et exclusion sociale dans Sainte-Foy*. 2018.
7. VTrans Bicycle and Pedestrian Program, *Vermont Bicycle and Pedestrian WorkZone Traffic Control Guide*. 2018.
8. Association du transport urbain du Québec, *Impacts sociaux du transport en commun – 2013*. 2013, @atuq3.
9. Bélanger, M., *Le transport en commun, un outil de lutte à la pauvreté*. 2019.
10. Association du transport urbain du Québec, *La pauvreté et l'exclusion sociale*. 2016.
11. Ville de Québec. *Vision de l'habitation*. 2020; Available from: <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/vision/index.aspx>.
12. Ici.Radio-Canada.ca, Z.S., *Québec veut s'attaquer à la gentrification*. 2018.
13. Carmichael, J., *La gentrification à Québec: les locataires en font les frais*. 2018.
14. Dessureault, M., *Quand l'embourgeoisement frappe le centre-ville*, in *ULaval nouvelles*. 2020.

Annexe 1



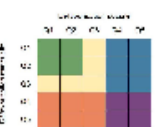
Indice combiné de défavorisation matérielle et sociale

Variation régionale (AD de la Capitale-Nationale)

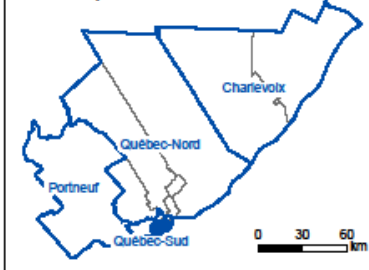
- Matériellement et socialement les plus favorisées
- Moyennes
- Socialement défavorisées mais pas matériellement défavorisées
- Matériellement défavorisées mais pas socialement défavorisées
- Matériellement et socialement les plus défavorisées
- Données non disponibles
- Région socio-sanitaire
- RLS
- CLSC
- Route
- Voie ferrée
- Hydrographie

0 0,5 1 2 km

Matériellement et socialement les plus favorisées



RSS de la Capitale-Nationale



Sources : INSPQ, Indice de défavorisation (2016)
MSSS, Fichier cartographique (2017)
AD, Routes (2016) et voie ferrée (2017)
Stat. Can., Recensement et hydrographie (2016)
Projection géométrique : Conique conforme de Lambert
Système de référencement géodésique : NAD 1983